

予備審議

議案 鳥取都市計画道路の変更

(新 規)

1・4・2号 南北線

(変 更)

1・4・2号 南北線の新規決定に伴う接続路線等の変更

3・2・2号 福部伏野線3・3・4号 停車場布勢線3・4・5号 丸山浜坂線目 次

1	概 要	・ ・ ・	P 3
2	意見聴取 (道路計画)	・ ・ ・	P 6
3	地域交通の課題・必要性	・ ・ ・	P 8
4	道路計画	・ ・ ・	P15
5	環境影響評価	・ ・ ・	P39
6	意見聴取 (都市計画決定手続き)	・ ・ ・	P41
7	今後のスケジュール	・ ・ ・	P57

- 『 **都市計画道路の新規決定** 』 にあたっての予備審議
- 道路に係る新規の都市計画決定となるため、予備審議をお願いするもの。

鳥取県都市計画審議会ルール

(重要案件の予備審議の実施)

都市構造や住民の権利制限等に重大な影響を与える案件については、関係機関との調整を終えていない段階で審議会に基本方針、概要を説明し、意見を伺う。

- 重要案件の要件
 - ・都市計画区域及び準都市計画区域の決定及び変更
 - ・都市計画区域マスタープランの決定及び変更
 - ・区域区分（いわゆる線引き）の決定及び変更
 - ・ **都市構造に大きな影響を及ぼす都市計画の新規決定** （原則、県決定は全て）
 - ・地域地区（臨港地区、風致地区 等）
 - ・都市施設（**道路**、公園、産業廃棄物処理施設 等）
 - ・市街地開発事業（土地区画整理事業、市街地再開発事業 等） 等
 - ・その他審議会が必要と認める案件
- 予備審議の時期
 - ・素案作成後、関係機関事前協議、住民説明会と同時期

議案概要

路線名	1・4・2号 南北線
位置	しま 鳥取市嶋 ～ はまさか 鳥取市浜坂
延長	約 7, 0 0 0 m
道路規格	第1種第3級
代表幅員	1 8. 0 m
車線数	4 車線

※番号【1(区分)・4(規模)・1(一連番号)】の付し方

区分 … 1：自動車専用道路、3：幹線街路、7：区画街路 等

規模 … 1：幅員40m以上、4：幅員16m以上22m未満のもの 等

一連番号… 都市計画区域毎の一連番号を付する。

【概要】

◎山陰近畿自動車道 鳥取～覚寺間は、鳥取市街地に位置し、鳥取自動車道・山陰道・山陰近畿自動車道の3つの高速道路ネットワークを結ぶ道路です。

【目的】

◎鳥取市街地における交通混雑の緩和や道路の安全性の向上、災害時の交通路確保、速達性の向上、産業活動や観光におけるアクセス向上を事業の目的としています。



意見聴取の取り組み

事業者となる国土交通省が、地域住民など意見を広く得るため、アンケート調査を実施している。

調査種別	対象者	実施期間	回収方法	対象地域・団体等	回収件数
アンケート	住民	平成31年2月15日 ～3月15日	郵送	鳥取市（旧鳥取市、旧福部村）在住の住民（70,560世帯）	5,471 (回収率:7.8%)
			WEB	鳥取河川国道事務所のホームページにWEBアンケート掲載	206
		小計			
	事業所	平成31年2月15日 ～3月15日	郵送	鳥取県内外の企業（4,185事業所）	729 (回収率:17.4%)
			WEB	鳥取河川国道事務所のホームページにWEBアンケート掲載	12
		小計			
	道路利用者	平成31年2月1日 ～3月15日	常設	道の駅、官公庁等にてアンケートを設置（21箇所）	138
		平成31年2月1日 ～3月15日	WEB	鳥取河川国道事務所のホームページにWEBアンケート掲載	92
		平成31年2月21、23日	インタビュー	道の駅、観光施設にてインタビュー形式による聞き取り調査	475
		平成31年2月13～14日 平成31年3月1日～3月4日	オープンハウス	鳥取市役所駅南庁舎、イオンモール鳥取北で開催	3
				オープンハウスへの来場者数 ※回収件数合計には含まず	782
		小計			
	合計				
ヒアリング	関係自治体 及び団体	平成31年2月8日 ～令和元年8月2日	ヒアリング (対面方式)	自治体、商工会議所・商工会、警察署、消防署、港湾、病院、農協、漁協、地元企業・工場、観光協会、タクシー協会、バス協会及びバス事業者、トラック協会、運送業者	51団体
ワークショップ	地域住民、 経済界等関係者	第2回ワークショップ： 令和元年7月27、28日 第3回ワークショップ： 令和元年9月21、22日	グループ毎に 意見のとりまとめ	旧鳥取市・旧福部村地区の代表者（地区代表） ※旧地区代表者を含む	22名／20名 (第2回／第3回)
				旧鳥取市・旧福部村地区の代表者（一般公募）	9名／8名
				旧鳥取市・旧福部村地区の代表者（地区推薦）	5名／8名
				経済団体、観光協会等	13名／12名
合計					49名／48名

○アンケート調査では、「①渋滞が緩和できること」、「②交通事故が起きにくいこと」、「③自然災害に伴う通行止め発生時に代替路が確保されること」、「⑦高速ICから主要な観光地へのアクセスを向上させ、広域観光を促進すること」について、重視する声が多く寄せられた。

○また、インターチェンジへのアクセスを検討する際に配慮すべき事項について、自由記述やヒアリングで「インターチェンジ周辺を含めた渋滞の緩和、円滑な移動の確保」、「主要な拠点へアクセスしやすいこと」などの意見が寄せられた。

○アクセスすべき拠点には、「主要な観光地」、「高次医療機関」、「空港・港湾」、「物流・生産拠点」に加え、「中心市街地」、「主要な幹線道路」、「商業施設」が挙げられ、日常生活の利便性向上に係る意見が寄せられている。

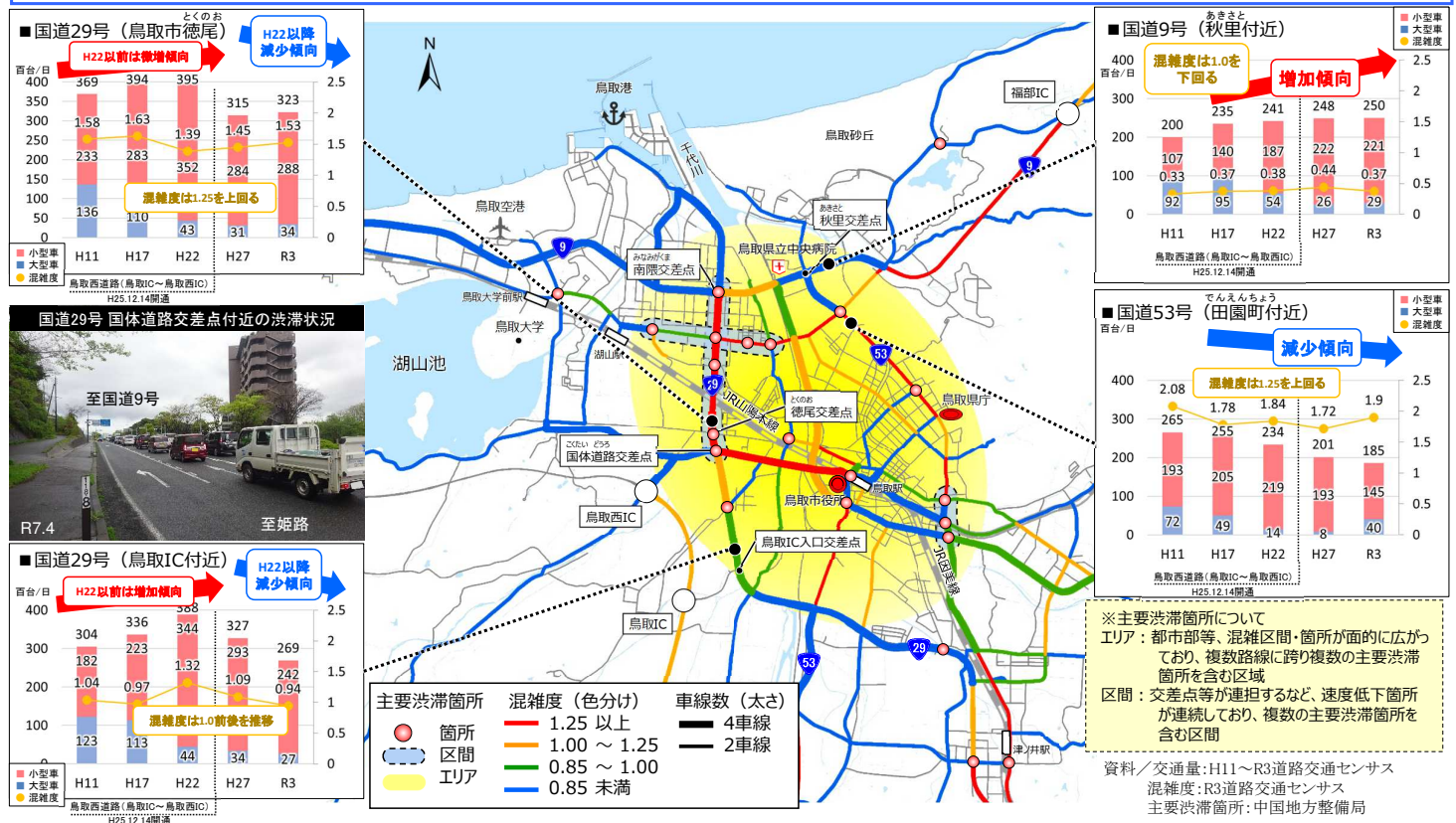
○懸念される事項に関しては、アンケートの自由記述やヒアリング結果では、「自然環境への影響」についての懸念や配慮を求める意見が多く寄せられた。

特に重視すべきと思われる項目	全体 (回答数：6,742件)	回答者性別		
		住民 (回答数：5,362件)	事業所 (回答数：682件)	道路利用者 (回答数：698件)
道 効 路 整 ・ 備 改 に 善 よ ま る	①渋滞が緩和できること。(4,497件)	66.7%	65.2%	72.6%
	②交通事故が起きにくいこと。(2,071件)	30.7%	31.4%	23.1%
	③自然災害に伴う通行止め発生時に代替路が確保されること。(2,430件)	36.0%	37.2%	25.2%
	④救急医療機関へ早く、確実、安全に搬送できること。(1,386件)	20.6%	20.8%	20.8%
	⑤物流時間の短縮や移動時間を読みやすくし、産業活動を支援すること。(1,209件)	17.9%	16.7%	15.6%
	⑥農林水産物の生産拠点などから消費地までの時間を短縮し、市場を拡大すること。(216件)	3.2%	3.0%	3.6%
	⑦高速ICから主要な観光地へのアクセスを向上させ、広域観光を促進させること。(1,973件)	29.3%	29.6%	34.4%
	⑧移動の利便性向上により、周遊性が向上すること。(1,221件)	18.1%	18.2%	22.6%
配 事 慮 す べ き	⑨道路沿線の大気質や騒音の影響が少ないこと。(389件)	5.8%	6.3%	3.6%
	⑩景観への影響が少ないこと。(257件)	3.8%	3.8%	5.2%
	⑪人口集中地区を極力避けること。(717件)	10.6%	11.3%	7.7%
	⑫工事中の交通渋滞の影響が少ないこと。(614件)	9.1%	8.9%	8.7%
	⑬道路の建設に要する費用、維持管理に要する費用が安いこと。(1,281件)	19.0%	21.1%	9.5%
	⑭その他(159件)	2.4%	2.2%	3.9%

地域交通の課題・必要性（交通渋滞）

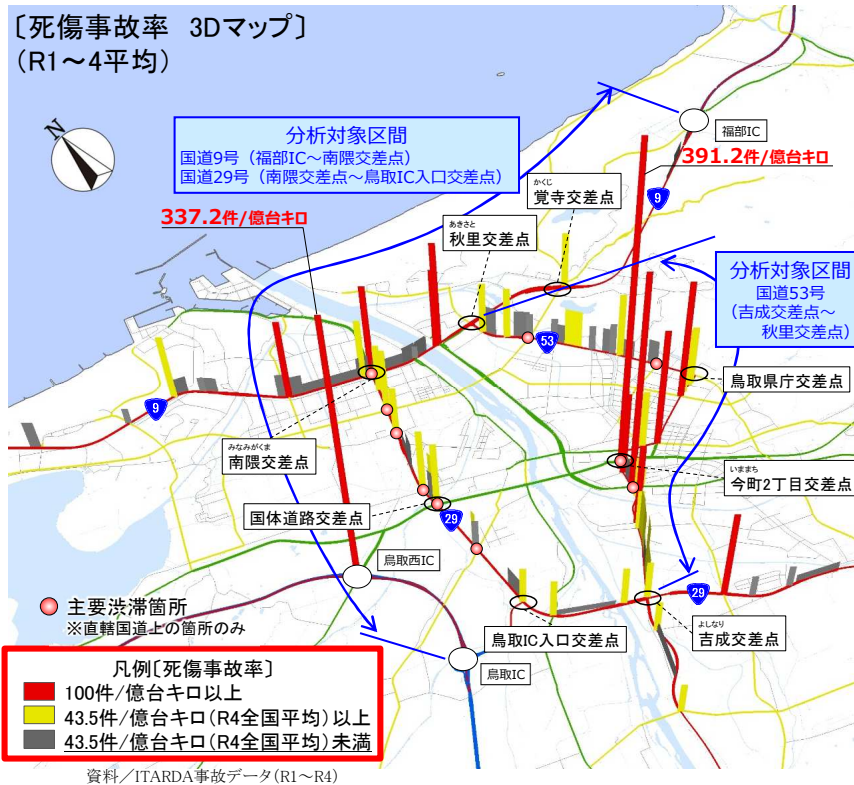
○国道9号や国道29号の南限・千代水エリア付近や、国道53号等の市内中心部付近の幹線道路で混雑度が高くなっており、主要渋滞箇所が連続して存在している。

○国道29号や国道53号の交通量は鳥取西道路の開通により交通が分散して減少傾向にあるが、混雑度は1.25以上と高く、国道9号の交通量は増加傾向で需要が高まっている。

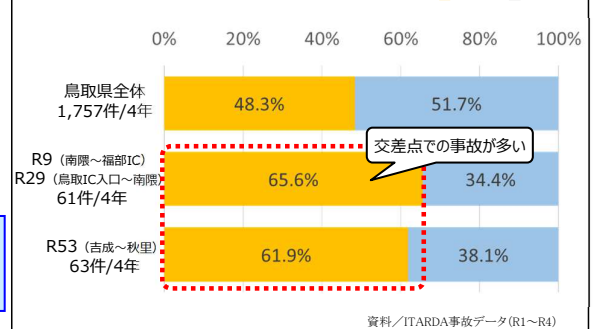


- 鳥取市街の幹線道路では、死傷事故率が全国平均(43.5件/億台キロ)を越える区間が多数存在する。
- 通過交通が多い国道9号・29号では、主要渋滞箇所が連続しているほか、交差点付近での急な速度変化による追突事故が発生しやすい状況にある。
- 国道53号では、出会い頭や右左折時の事故割合が高く、沿道からの出入交通が多いことが要因と考えられる。

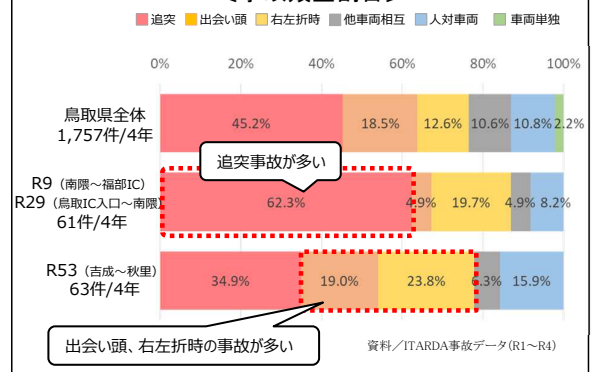
〔死傷事故率 3Dマップ〕
(R1～4平均)



〔事故発生場所割合〕



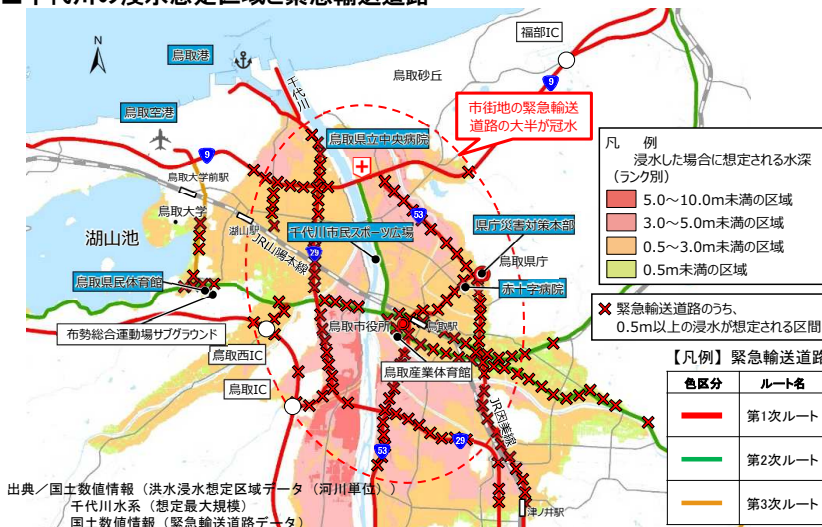
〔事故類型割合〕



地域交通の課題・必要性（災害時にも機能する信頼性の高いネットワークの確保）

- 1級河川千代川の洪水想定では、第1次緊急輸送道路に指定されている国道29号や国道53号をはじめ、市街地内の主要道路の冠水が見込まれる。また、幹線道路の寸断により、救命・救助や物資輸送等の緊急活動に支障が生じる懸念がある。
- 鳥取市内を縦断する南北線の整備により、千代川氾濫等による路面冠水時、通行規制を回避可能となる。

■千代川の浸水想定区域と緊急輸送道路



近年各地で水害が頻発し、千代川でも2023年8月の台風第7号では氾濫危険水位を超過したところであるが、南北道路が高架区間・盛土区間として整備された場合、万一千代川左岸地域が浸水した場合でも山陰道、鳥取自動車道と県立中央病院の間のアクセスが確保されることが期待されます。



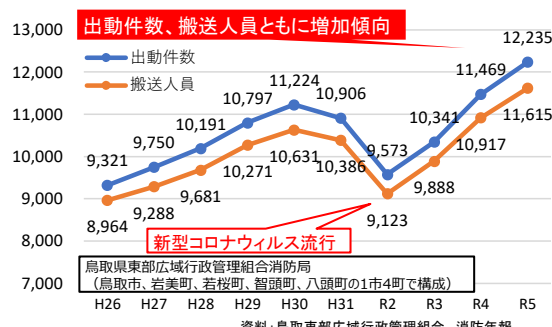
鳥取県福祉保健部へのヒアリング(R7.4)



資料: 記者発表資料(令和5年8月15日の台風第7号による河川の状況等)と国土交通省 中国地方整備局より抜粋

- 救命救急センターを備える鳥取県立中央病院への、主要搬送経路に国道29号が利用されているが、渋滞で到着時間が遅れるなど、救急搬送の速達性で課題がある。
- 南北線の整備により、青谷から鳥取県立中央病院へ向かうまでにかかる所要時間が約7分短縮し、速達性が向上することで地域医療体制が強化され、生活の安全・安心が向上する。

鳥取東部地域の救急医療活動状況



青谷出張所管内から鳥取県立中央病院への搬送ルート



鳥取県立中央病院への主な搬送経路と搬送人員

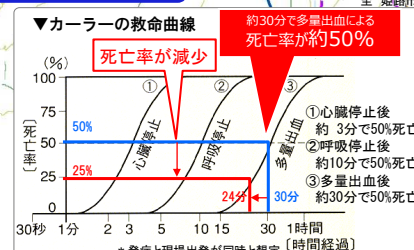


- ・国道29号の渋滞で病院への到着時間が大幅に遅れたことがあります。
- ・朝夕のピークや休日は、病院までの搬送に時間がかかると予測されるため、国道29号を利用しないことがあります。
- ・山陰近畿自動車道(鳥取～苅美)が完成すれば、市内の渋滞緩和に役立ち、時間通りに到着しやすくなると思います。

鳥取消防署へのヒアリング(R4.10)

- ・南北線が整備された場合、県東部・中部から三次救急医療機関である県立中央病院への迅速な搬送、及びそれによる患者の救命率向上、後遺症の軽減等が期待されます。

鳥取県福祉保健部へのヒアリング(R7.4)



開通前後の所要時間の変化(混雑時)



地域交通の課題・必要性（水産業）

- 水産業が基幹産業の一つである岩美町では、かれい類やずわいがには、全国トップクラスの漁獲量を誇り、第3期岩美町地域創生総合戦略(R6.10)では重点戦略として高付加価値化や販路拡大を支援し、持続可能な産業に発展させていく位置付けとなっている。
- 水産物は県外へ出荷されており、輸送時間の短縮による販路拡大支援が重要である。

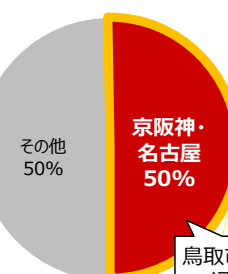
〔県外出荷先割合〕

※鳥取県内除く



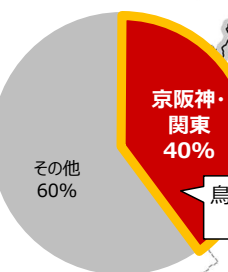
▲ 赤がれい

写真：鳥取県ホームページより



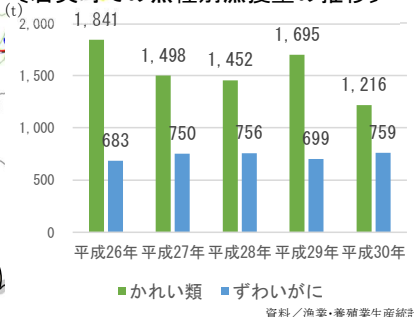
▲ ずわいがに(松葉ガニ)

写真：鳥取県ホームページより



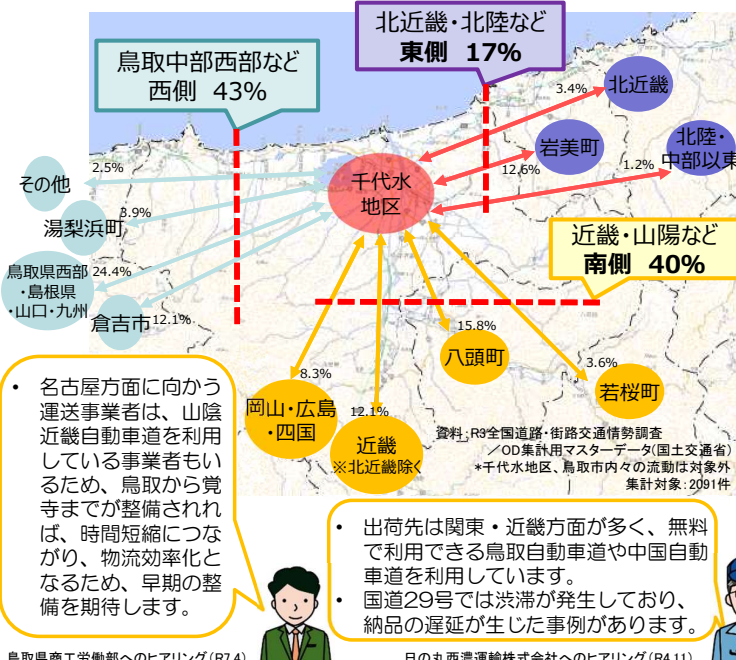
- 《地域の声》
- ・水産物は鮮度が命です。運搬時間が短縮すれば高価格での取引も期待されます。
 - ・時間短縮により販路拡大が期待されます。
- 資料：網代港近隣の主な水産卸売業者へのヒアリング結果(H28.6)

〔岩美町での魚種別漁獲量の推移〕

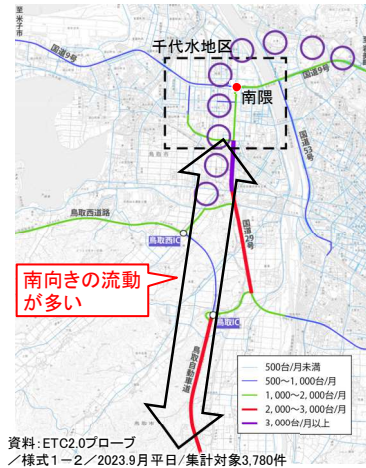


- 鳥取道の全線開通により、千代水地区を発着する物流（鳥取市を除く）の約4割が近畿以東や山陽側などに流動しており、近畿地方や山陽地方への交通アクセス向上は重要であるが、鳥取市の物流拠点である千代水地区は、高速ICへのアクセス性が低く、物流活動の支障となっている。
- 南北線の整備により、千代水地区から鳥取ICまでの所要時間が約8分短縮し、速達性が向上し、地域産業の発展に寄与する。また、混雑が緩和することで、燃料消費率が向上するため燃焼消費額の減少に寄与する。

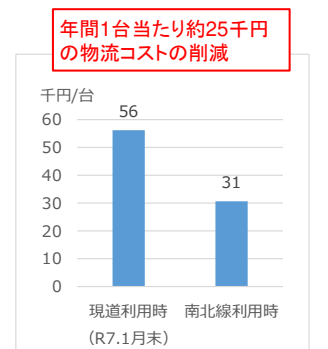
■鳥取市千代水地区を発着する物流状況



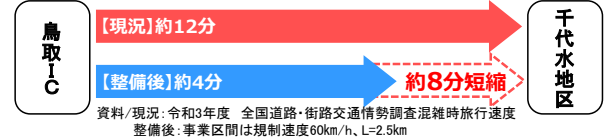
■鳥取市千代水地区発着をする大型車の経路



■鳥取IC⇄千代水地区年間燃料消費額

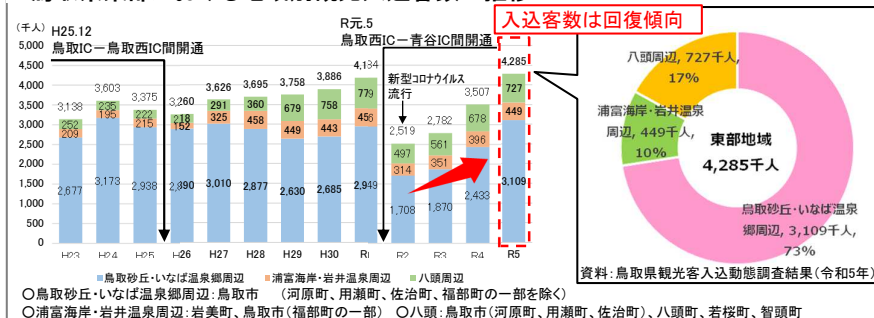


■開通前後の所要時間の変化(混雑時)



- 鳥取砂丘・いなば温泉郷(岩井・鳥取・吉岡・浜村・鹿野)周辺の観光客数は、コロナ禍以前を上回るまでに回復している。中でも鳥取砂丘・いなば温泉郷周辺が約7割を占め、人気があることが伺える。
- アクセス面では、観光シーズンに鳥取IC～鳥取砂丘間の所要時間は平日の3.6倍に増加し、観光客のみならず、他の道路利用者にも影響している。
- 南北線の整備により、円滑な走行を実現することで鳥取砂丘から浦富海岸などへの周遊拡大が期待される。鳥取西道路の全線開通に伴い、鳥取砂丘エリア来訪者の滞在時間が約1.5倍増加しており、同様な効果も期待される。

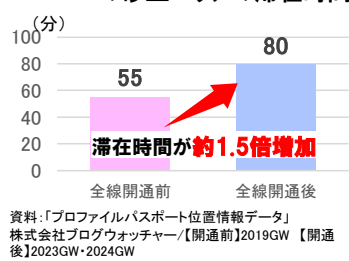
■鳥取県東部における地域別観光入込客数の推移



■山陰ジオパークエリアと主な観光施設



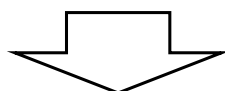
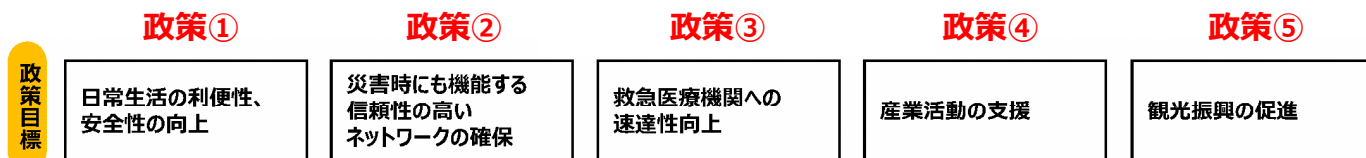
■鳥取西道路の開通前後の砂丘エリアの滞在時間



■GW期間中の鳥取IC入口交差点～鳥取砂丘入口交差点間の所要時間



地域の現状の課題（産業・観光・安全安心）を踏まえ、5つの政策目標を設定



政策目標を達成するルートを選定

道路計画① 道路規格・幅員構成

16

● 道路構造基準(道路構造令)に則り、道路規格や幅員構成を計画

道路構造令

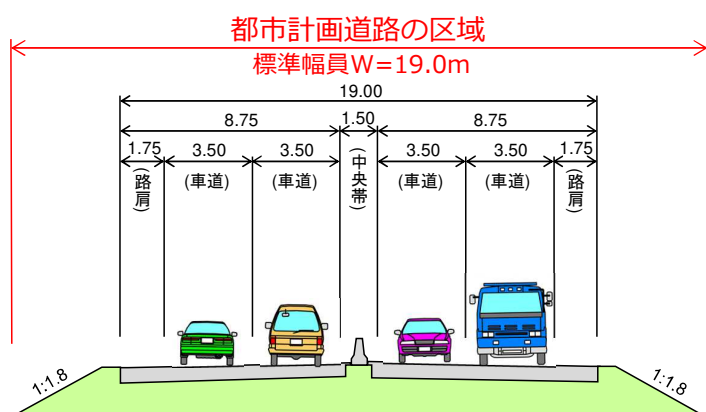
必要な道路機能や自然的・外部的条件に対応して、様々な交通の走行性や安全性を確保できる道路基本構造の一般的な基準を定めたもの。

● 道路規格

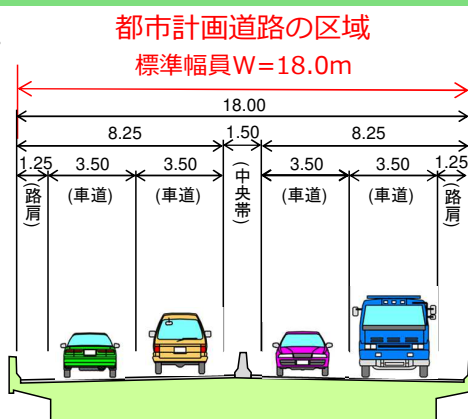
道路規格及び幅員	
道路規格	第1種第3級
設計速度	80 km/h
標準幅員	土工部：W = 19.0 m、橋梁部 18.0 m

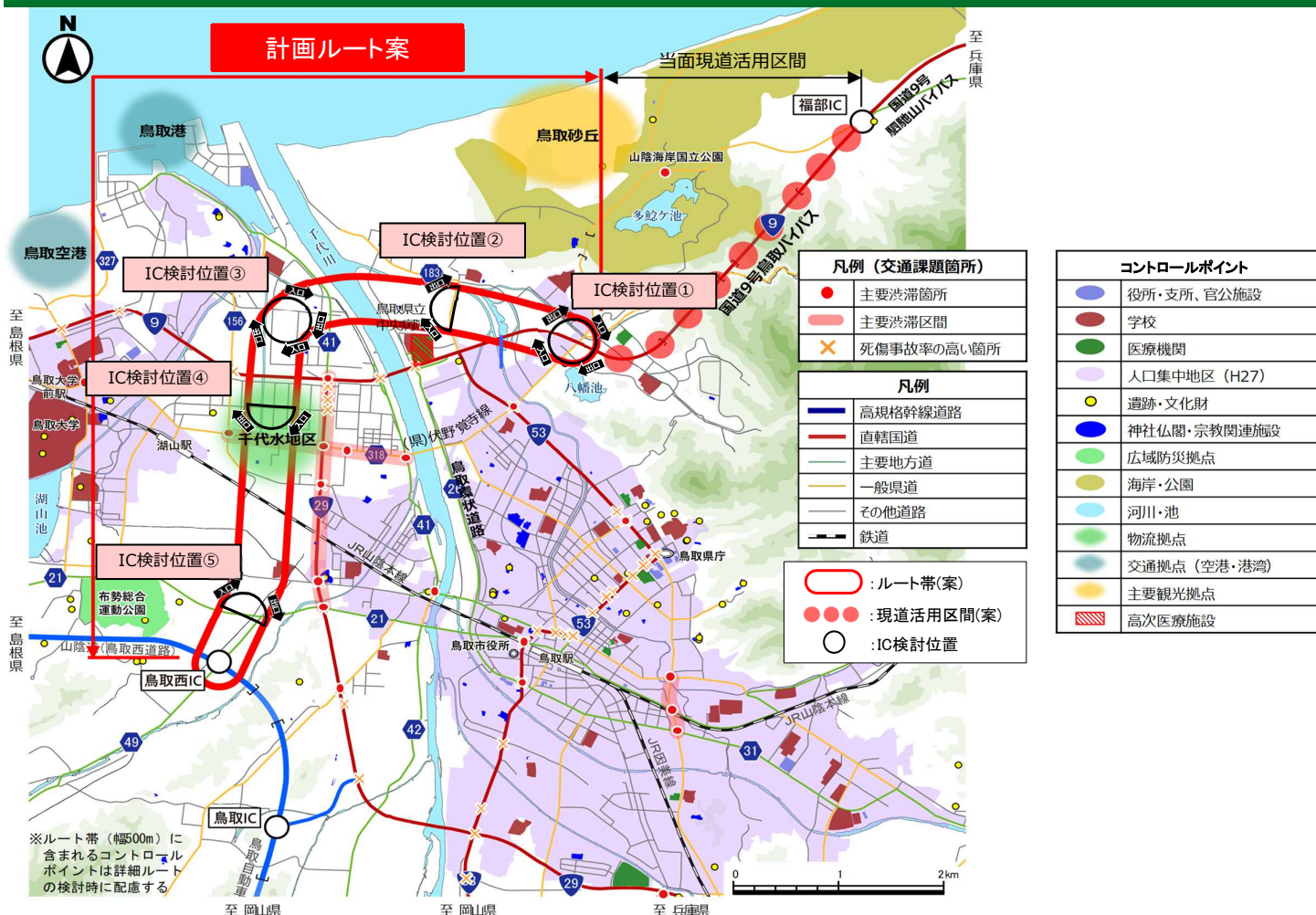
● 幅員構成図（単位：メートル）

土工部



橋梁部





道路計画③ インターチェンジ配置の検討

◎インターチェンジは、政策目標の達成や地域ニーズを踏まえて配置

当該区間のインターチェンジ配置に関しては、中心市街地～賀露・千代水地区との連絡性を強化しつつ、主要拠点へのアクセス性を配慮した上で計画

- 徳尾IC（仮称）：鳥取県民生活を支える機能／国道29号の渋滞緩和
- 千代水IC（仮称）：地域の産業活動を支える機能／千代水地区（物流拠点）へのアクセス向上
- 晩稲IC（仮称）：ツインポートを連結し、地域経済を支える機能／鳥取空港・鳥取港（広域交通拠点）へのアクセス向上
- 江津IC（仮称）：救急医療活動を支える機能／県立中央病院（第三次医療拠点）へのアクセス向上
- 覚寺IC（既決）：鳥取砂丘への玄関口／鳥取砂丘（観光拠点）へのアクセス性向上



道路計画④ 計画全体図とインターチェンジ計画 (案)¹⁹

- ・ バイパス整備により交通量の分散を図り、現道の混雑を緩和することが可能となる。

